Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/7769

29. 08. 90

Sachgebiet 912

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN

Ausbau der A 60, insbesondere Teilabschnitt Wittlich–Bitburg

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie erklärt die Bundesregierung die veränderte Bewertung und Nutzen-Kosten-Relationen für die vier Streckenteilabschnitte der A 60 Wittlich–Bitburg bei der Bundesfernstraßenbedarfsplanung 1986 gegenüber der von 1980, nämlich die Höherbewertung auf einen Nutzen-Kosten-Faktor 1,1 in 1986 für den gesamten Streckenabschnitt gegenüber einem Faktor von 0,68 bzw. 0,89 der einzelnen Teilabschnitte in 1980?

   Welche veränderten Umstände im einzelnen führten zu dieser Umbewertung?

   Wie erklärt die Bundesregierung, daß der Gesamtnutzen des Streckenabschnitts 1986 entscheidend höher angesetzt wird, während die Bewertung der Streckenteilabschnitte 1980 so niedrig ausfiel, daß keine Bauwürdigkeit ausweisbar war?

2. Ist der Bundesregierung bekannt, daß allein der Erörterungstermin für das Teilstück Landscheid der A 60 erwiesen hat, daß die Kostenberechnungsgrundlagen von 1985 keineswegs mehr gegeben sind und eine Projekt-Neubewertung des Ausbauvorhabens A 60 eine noch ungünstigere Nutzen-Kosten-Relation ergeben dürfte?

3. Welche militärische Bedeutung kommt den geplanten Streckenteilabschnitten der A 60 heute zu?

4. Hat die Bundesregierung die Absicht, analog der bereits vorgenommenen ökonomischen Neubewertung eine aktualisierte ökologische Neubewertung der geplanten Ausbauabschnitte der A 60 vornehmen zu lassen?

   Wenn ja, wann werden die Ergebnisse dieser Neubewertung der Öffentlichkeit vorliegen?

   Wenn nein, womit begründet die Bundesregierung die einseitig ökonomische Neubewertung?

5. Trifft es zu, daß den Ausbau-/Neubauprojekten einer (getrennten) zweiten Fahrbahn in den Teilabschnitten Winterspelt–Prüm und Bitburg–Wittlich der A 60 durch die der

Bedarfsplanfortschreibung zugrundeliegende Bewertung die untergeordnete Prioritätskategorie „Planungen" zugewiesen wurden und diese Teilstücke zu den Straßenbauprojekten zählen, deren Bundesfinanzierung/Aufnahme in den Bundeshaushalt nach Aussage des Bundesverkehrsministeriums (Straßenbaubericht 1988 vom Oktober 1989, Drucksache 11/5450) frühestens im Jahre 2006 überhaupt in Erwägung gezogen werden kann?

6. Das Planfeststellungsverfahren für die beiden genannten Teilabschnitte bezieht bereits heute den Ausbau der Kategorie „Planungen" mit ein.

   Hält die Bundesregierung die Verwirklichung des Ausbaus innerhalb der vom Bundesverwaltungsgericht geforderten Frist von maximal zehn Jahren und die Erfüllung der von diesem geforderten Voraussetzungen für eine Rechtsgültigkeit der Planfeststellungsverfahren für die o. g. Teilabschnitte der A 60 für realistisch bzw. problematisch, und wie begründet sie ihre Einschätzung?

7. Wie stellt sich die Bundesregierung die Umsetzung der Mitteilung von Bundeskanzler Kohl an seinen belgischen Amtskollegen Wilfried Martens (vgl. dpa-Meldung vom 3. Juli 1990) vor, der vierspurige Ausbau der A 60 zwischen der deutsch-belgischen und der Achse Trier–Koblenz „werde ab 1991 im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen als vordringlich eingestuft", angesichts der Tatsachen

   a) der parlamentarischen Entscheidungskompetenz über den Bundesfernstraßenbedarfsplan und

   b) des noch 1986 veränderten, nur knapp die (damals angesetzten) Kosten überwiegenden Nutzens der entsprechenden Streckenabschnitte, der keineswegs den Kriterien des vordringlichen Bedarfs genügen konnte?

8. Sind der Bundesregierung erneute Aufwertungsversuche dieser Streckenabschnitte im Rahmen der Vorbereitung der weiteren Fortschreibung der Bundesfernstraßenbedarfsplanung bekannt?

   Welche wiederum veränderten Tatsachen gegenüber den 1986 bekannten werden als Begründung zur Zeit dabei angegeben, und wie bewertet die Bundesregierung diese Begründungen?

9. Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem derzeitigen Hintergrund der Bewertung von 1986 die Finanzierungsverpflichtung des Bundes für den Teilabschnitt Wittlich–Bitburg der A 60?

   Für welchen Bundeshaushalt welchen Kalenderjahres rechnet die Bundesregierung mit Einstellung von Bundesmitteln für den genannten Teilabschnitt der A 60?

10. Wie beurteilt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die vom Land Rheinland-Pfalz diskutierten Pläne einer Landesfinanzierung eines Teilabschnitts Wittlich–Bitburg der A 60?

11. Ab welchem Anteil regionaler Verkehrsfunktionen – in Abgrenzung von überregionalen Funktionen – sieht sich die Bundesregierung gehalten, eine Herabstufung von Bundesfernstraßen aus der Kompetenz des Bundes in die des Landes zu veranlassen?

12. Wie hoch setzt die Bundesregierung den jeweiligen Anteil der regionalen und der überregionalen Verkehrsfunktion der geplanten Ausbau-/Neubauteilabschnitte der A 60 in der Relation Winterspelt–Wittlich an?

    Erwägt die Bundesregierung die Herabstufung der A 60?

13. Welche Bundesfernstraßenabschnitte der Region werden durch die geplanten Ausbau-/Neubauteilabschnitte der A 60 entlastet, und ist demzufolge geplant, nach einer eventuellen Fertigstellung des Ausbaus der A 60 diese Bundesfernstraßen herabzustufen bzw. Pläne zu deren Ausbau fallenzulassen?

    Welche Streckenabschnitte welcher Bundesfernstraßen betrifft dies im einzelnen, und wann soll eine solche Herabstufung vorgenommen werden?

14. Kommt nach Ansicht der Bundesregierung eine (Teil-)Finanzierung der A 60 aus Mitteln für die Gemeinschaftsausgaben in Betracht?

    Wenn ja: unter welchen Bedingungen?

15. Inwieweit und womit rechtfertigt sich nach Ansicht der Bundesregierung eine Bundesfinanzierung von Bundesfernstraßen außerhalb der im Bundesfernstraßenbedarfsplan verabschiedeten Bundesfernstraßenplanungen nach dem „Zukunftsinvestitionsprogramm des Bundes" (ZIB)?

16. Inwieweit und womit rechtfertigt sich nach Ansicht der Bundesregierung eine Bundesfinanzierung von Bundesfernstraßen außerhalb der im Bundesfernstraßenbedarfsplan verabschiedeten Bundesfernstraßenplanungen nach dem Strukturhilfegesetz?

17. Unter welchen Bedingungen ist die Einstellung von Bundesmitteln für Bundesfernstraßeninvestitionen außerhalb der mit dem Bundesfernstraßenausbaugesetz festgeschriebenen Bundesfernstraßenbauprojekte aus Sicht der Bundesregierung möglich, und wie begründet sich diese Möglichkeit im einzelnen?

18. Die großräumige Verkehrsordnungspolitik hat sich bisher mit der Bundesverkehrswegeplanung begründet. Offiziell angestrebtes Ziel des Bundesverkehrswegeplans ist die integrierte Verkehrsplanung. Die Bundesfernstraßenbedarfsplanung beruft sich auf die Bundesverkehrswegeplanung.

    Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Verpflichtung zur integrierten Verkehrsplanung des Bundes die geplante Aufhebung der parlamentarisch verabschiedeten Planungsprioritäten des Bundes für mehrere Teilabschnitte der A 60 durch ein Bundesland?

19. Wie beurteilt die Bundesregierung die gleichzeitigen Verschlechterungen der Schienenverkehrsverbindung derselben Region Trier, Wittlich, Bitburg?

20. Welcher Aus-/Neubau welcher Bundesstraßen derselben Region wird nach derzeitigem Wissensstand der Bundesregierung als vordringlicher bzw. als Planungsbedarf bei der Fortschreibung der kommenden Bedarfsplanung vorgeschlagen werden?

21. Welcher Sachstand bez. der Planung der Bundesstraße B 50 neu im Streckenabschnitt Wittlich (A 1/A 48) bis zur Hunsrückhöhenstraße (B 327) liegt der Bundesregierung derzeit vor?

22. Welcher Sachstand bez. der Linienführung einer Moselquerung (Abschnitt „Hochmoselübergang") ist der Bundesregierung derzeit bekannt?

23. Gedenkt die Bundesregierung, den genannten Streckenabschnitt der B 50 neu innerhalb der nächsten Bundesfernstraßenbedarfsplanfortschreibung erneut dem Parlament zur Verabschiedung vorzustellen?

    Mit welcher Begründung und welcher Kosten-Nutzen-Relation und mit welcher ökologischen Bewertung?

24. Wie beurteilt die Bundesregierung den Ausweis der klimatologischen Bedeutung von einzelnen Wäldern und Waldstücken durch die amtlichen Waldfunktionskarten der Forstverwaltungen, die seit Frühjahr 1983 offiziell vorliegen?

    Welche Rolle werden diese Karten künftig bei der Bewertung von Bundesfernstraßenprojekten spielen?

25. Wie bewertet die Bundesregierung die Stellungnahme von Baudirektor Gaß, Straßenneubauamt Wittlich, nach der der Klimaschutzwald bei Ürzig und Zeltingen–Rachtig–Graach–Bernkastel in keinem Fall – d. h. von keiner der zur Diskussion stehenden Trassenvarianten – von einer Trasse für eine B 50 neu als Verlängerung des projektierten Teilabschnittes der A 60 tangiert werden wird?

26. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund der ökologischen Ausgleichsfunktion von Wäldern und den Aussagen der entsprechenden Waldfunktionskarten die Schäden an dem genannten Waldstück durch eine neue Trasse für eine B 50 neu?

27. Welche Konsequenzen gedenkt die Bundesregierung bei der Vorbereitung der nächsten Fortschreibung des Bundesfernstraßenbedarfsplans aus der Kritik des Bundesrechnungshofes aus den Jahren 1987 und 1988 an der Bedarfsplanfortschreibung, die eine Herabstufungsnotwendigkeit für im Abstand von 5 km parallel zu Bundesautobahnen verlaufende Bundesfernstraßen sieht, zu ziehen?

Bonn, den 23. August 1990

Frau Rock
Hoss, Frau Dr. Vollmer und Fraktion